

Die Haltestelle als Ausgangspunkt für gleichberechtigte Mobilität im ländlichen Raum

Bell, Daniel; Sumper, Elke

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Bell, D., & Sumper, E. (2015). Die Haltestelle als Ausgangspunkt für gleichberechtigte Mobilität im ländlichen Raum. *SWS-Rundschau*, 55(3), 355-374. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-53815-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Die Haltestelle als Ausgangspunkt für gleichberechtigte Mobilität im ländlichen Raum

Daniel Bell/Elke Sumper (Wien)

Daniel Bell/Elke Sumper: *Die Haltestelle als Ausgangspunkt für gleichberechtigte Mobilität im ländlichen Raum* (S. 355–374)

Vor dem Hintergrund siedlungsstruktureller Entwicklungen, divergierender Lebensstile und soziostruktureller Veränderungen gilt es, den markanten Unterschieden im Angebot an Versorgungseinrichtungen, Arbeitsplätzen, Ausbildungseinrichtungen, etc. zwischen ländlichem und urbanem Raum durch innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte zu begegnen. Im Folgenden werden anhand sozialwissenschaftlicher Forschungsmethoden Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher NutzerInnengruppen sowie alternative Mobilitätskonzepte in Hinblick auf Umsetzungspotenziale untersucht. Zentraler Ansatzpunkt ist die strukturierte Erfassung der Bedeutung der Haltestelle als Zugangspunkt zu diesen alternativen Transportformen, vor allem im ländlichen Raum. Auf Grundlage von Sozialraumanalysen in unterschiedlichen Raumtypen werden vielversprechende Konzepte sowie Anforderungen an eine für alle nutzbare Infrastruktur diskutiert.

Schlagnote: Mobilität, Mobilitätsbedürfnisse, Sozialraumanalyse, alternative Transportformen, ländlicher Raum

Daniel Bell/Elke Sumper: *The Public Transport Stop as an Access Point for Equal Mobility in Rural Areas* (pp. 355–374)

The development of recent settlement structures, highly diverse lifestyles and socio-structural changes have lead to significant differences between urban and rural areas in Austria in regards to the availability and supply of services and goods. Here innovative mobility concepts can serve as a basis for the sustainable development of peripheral and rural areas. Based on socio-scientific methodology mobility needs of different user groups are assessed in reference to innovative and sustainable mobility concepts. Main point of interest is the evaluation of public transport stops as the central access point to alternative forms of transportation, especially in rural areas. By conducting social space analyses in different settlement structures most promising transport concepts and requirements, in view of accessible infrastructure, are discussed.

Keywords: mobility, mobility needs, social space analysis, alternative forms of transport, rural area

1. Einleitung

Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte sowie die Veränderung von Lebensstilen haben zu markanten Unterschieden im Angebot an Versorgungseinrichtungen, Arbeitsplätzen, Ausbildungseinrichtungen, etc. zwischen ländlichem und urbanem Raum geführt. Diese Unterschiede bedingen entsprechende Mobilitätsbedürfnisse, denen es anhand infrastruktureller und raumübergreifender Planungsmaßnahmen zu begegnen gilt.

Im Kontext der demografischen Entwicklung, eines Anstiegs der Bevölkerungsgruppe der über 60-Jährigen, noch stärker der über 75-Jährigen speziell im ländlichen Raum, bei gleichzeitigem Rückgang der Gesamtbevölkerung, ist es wichtig, die Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und deren Einflussfaktoren systematisch zu erfassen.

Wie aus den Ergebnissen einer Literaturrecherche ersichtlich, ist Mobilität ein überaus komplexes Thema. Im ersten Teil des Artikels (Kap. 2) wird entsprechend versucht, sich dem Konstrukt »Mobilität« umfassend zu nähern. Ausgehend von einer Begriffsdefinition werden aus unterschiedlichen Studien Modelle und Typologien präsentiert, um Mobilitätsbedürfnisse zu erklären und herzuleiten und daraus verschiedene Mobilitätstypen zu bestimmen bzw. unterschiedliche NutzerInnengruppen zu beschreiben. Im Zentrum der Betrachtung stehen Konzepte der Lebensstile und soziale Milieus, Lebensphasen und Mobilitätsbedürfnisse.

Die nächsten Kapitel, hier beginnt der empirische Teil (Kap. 3–5), spannen den Bogen von der Literaturrecherche zum konkreten Untersuchungsfeld der Haltestelle im ländlichen Raum und deren Umfeld. Hiermit wird nur ein kleiner Ausschnitt der Realität betrachtet, der allerdings hinsichtlich der Mobilität in ländlichen Gebieten große Aussagekraft besitzt. Nach der Beschreibung der methodischen Vorgehensweise werden Ergebnisse zweier vom österreichischen Verkehrsministerium (BMVIT) geförderter Forschungsprojekte diskutiert, in denen räumlich differenzierte Mobilitätsbedürfnisse und zielgruppenspezifische Maßnahmen in Österreich untersucht wurden. Die explizite Berücksichtigung der verstärkten demografischen Ausdifferenzierung der Gesellschaft und der sich verändernden Lebensstile bei der Untersuchung von Mobilitätsbedürfnissen und der entsprechenden Anforderungen und Nachfrage in verschiedenen Raumtypen waren dabei zentrale Aspekte. Auf Grundlage von Sozialraumanalysen wurden Anforderungsprofile für verschiedene NutzerInnengruppen an die räumliche Infrastruktur erarbeitet. Darauf aufbauend beschäftigt sich Kapitel 5 damit, welche alternativen Mobilitätsangebote verfügbar und gefragt sind.

2. Raum und Mobilität

2.1 Mobilität

Im Folgenden wird unter »Mobilität« ausschließlich die physische Ortsveränderung durch unterschiedliche und teils kombinierte Fortbewegungsformen außer Haus verstanden. In Verbindung mit physischer Mobilität finden sich unterschiedliche Definitionsansätze, die sich auf eine Reihe von Dimensionen und messbaren Indikatoren stützen. Aktuelle Auseinandersetzungen berücksichtigen üblicherweise nicht nur die Rolle der Mobilität für ein unabhängiges und selbstständiges Leben in allen Lebensphasen und die entsprechende Bedeutung für die Lebensqualität, sondern berücksichtigen auch physische und psychische Gesundheit, soziale Netzwerke sowie damit verbundene Normen und Werte (Oxley/ Whelan 2008).

Eine umfassende Betrachtung von Mobilität diskutiert nicht nur das Reisen an sich als reine Ortsveränderung, sondern charakterisiert sie anhand des Zugangs zu und des Umgangs mit verfügbaren Transportformen. Dementsprechend spielen Aspekte der finanziellen Leistbarkeit und der mobilitätsrelevanten Bildung eine bedeutende Rolle in diesem Kontext (Suen/ Sen 2004). Der psychologische Nutzen der Bewegung, gesundheitliche Effekte, die soziale Involvierung, die dadurch möglich wird, und das allgemein vorhandene Wissen um Transportmöglichkeiten stellen Diskussionspunkte dar (Metz 2000).

Über den multi-dimensionalen Charakter des Mobilitätsbegriffs hinaus spielen vor allem in Verbindung mit dem demografischen Wandel der Zugang zu und die Nutzbarkeit von Mobilität eine bedeutsame Rolle. Mobilität ist einer der zentralen Faktoren für den Zugang zu unterschiedlichen (gesellschaftlichen) Aktivitäten (Chakwizira 2009). Dementsprechend haben Aspekte der Raum- und Landschaftsplanung, das entsprechend verfügbare Verkehrsnetz samt verfügbaren Transportmitteln, inklusive der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, eine nachhaltige Wirkung auf Verhalten und Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen (Bell et al. 2010).

2.2 Mobilitätstypen

In Verbindung mit der in den letzten Jahren wachsenden Zahl an Studien, die sich mit Mobilität befassen, werden jene Mobilitätstypisierungen zur Erfassung von entsprechenden Bedürfnissen immer bedeutsamer, die möglichst umfassend mobilitätsrelevante Indikatoren berücksichtigen (vgl. Bell et al. 2013). Mobilitätsbedürfnisse nicht nur anhand verfügbarer demografischer Variablen, sondern darüber hinaus anhand von Lebensphasen, sich verändernder Lebensstile und anhand von sozialen Milieus zu erklären, bietet die Möglichkeit, nachhaltige Lösungen in Hinblick auf gesellschaftsstrukturelle Veränderungen zu finden.

2.2.1 *Lebensstile und Milieus*

Die Lebensstilforschung stützt sich in ihrer Herangehensweise nicht wie üblich auf soziodemografische Hintergrundvariablen, sondern vor allem auf individuelle und kollektive Einstellungen, Haltungsweisen und Anschauungen. Ziel ist u. a. herauszufinden, wie Verhaltensweisen beeinflusst werden können (bspw. wie kann ein nachhaltiger Modal Shift – Umstieg auf andere Verkehrsmittel – erzielt werden?).

Die Studie »Mobility2Know« (Dangschat/ Mayr 2012) etwa fokussiert besonders auf Lebensstile bzw. soziale Milieus. Sie identifiziert auf Grundlage von soziodemografischen Indikatoren in Kombination mit stark variierenden Lebenskontexten (Werte, Lebensziele, regionaler Schwerpunkt, Mobilitätsorientierung, etc.) unterschiedliche Mobilitätstypen. Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens sind hier Verkehrsmittelverfügbarkeit, verfügbare Infrastruktur und Wohnstandorte zur Erklärung der Motivation zur Verkehrsmittelwahl relevant (Dangschat/ Mayr 2012, 14).

Das »NahVis1-Projekt« aus dem deutschen Schwarzwald (Schubert/ Zahl 2002) wiederum identifizierte Mobilitätstypen auf Grundlage soziodemografischer Variablen entlang der Dimensionen Traditionalität, Familienorientierung, Modernität, Kultur, Hedonismus und Umweltorientierung in Verbindung mit weiteren Aspekten wie Regionsverbundenheit und aktueller Lebensphase. Diese Gruppen werden auf Grundlage der zur Clusterung herangezogenen Indikatoren auf ihre Mobilitätsbedürfnisse hin untersucht, womit sich innovative Nahverkehrskonzepte mit hohem Potenzial ableiten lassen.

Eine ähnliche Typisierung findet sich im Projekt »StadtLeben« (Scheiner 2005), in dem auch der Aspekt der sozialen Netzwerkdicke Eingang fand. Im Rahmen dieser Studie ging es vor allem um die Standortbewertungen des tatsächlichen Wohnraums und der damit in Verbindung stehenden Wohnmobilität (Anzahl der Umzüge, Umzugsradius, Gründe für Umzüge, etc.) der befragten Personen.

Zusammenfassend lassen Lebensstil- oder Milieuansätze vor allem Vorhersagen bzw. Erwartungen des Mobilitätsverhaltens und damit eine Potenzialabschätzung von Lösungen zu, die auf die identifizierten Gruppen zugeschnitten sind. Die hohe Komplexität der benötigten Daten und der andauernde wissenschaftliche Diskurs zur Aussagekraft der verwendeten Methodik sowie der zugrundeliegenden Theorie stellen gerade in Hinblick auf die mit spezifischen Wegzwecken abgeleiteten Mobilitätsbedürfnisse ein gewisses Problem dar. Nichtsdestotrotz bietet der Zugang über Lebensstile und soziale Milieus die Möglichkeit, neben den üblichen soziodemografischen Variablen Einstellungen und Werthaltungen in die Diskussion mit einzubeziehen.

2.2.2 *Lebensphasen*

Mobilitätsbedürfnisse verändern sich häufig stark, abhängig von der aktuellen Lebensphase und den damit verbundenen Veränderungen im Lebensalltag. Erneut spielt auch

1 Neue Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald.

in diesem Zusammenhang die strukturelle Veränderung der österreichischen Bevölkerung, hin zu einem Anwachsen der älteren Altersgruppen, eine bedeutende Rolle in der Diskussion, welche Transportmittel und Infrastrukturen notwendig sind, um den sich verändernden Verhaltensweisen gerecht zu werden. Eine Reihe von Studien hat bereits darauf hingewiesen (Bell et al. 2010, Haustein/Siren 2015), dass gerade die beiden zentralen Lebensübergangsereignisse (Pensionierung und Tod des Partners/ der Partnerin) im höheren Erwachsenenalter deutliche Einflüsse sowohl auf das Mobilitätsverhalten als auch auf die gefragte Versorgungsqualität durch unterschiedliche Verkehrsmittel (Vorhandensein von Auto, Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln, etc.) haben. Die Unterscheidung der Lebensphasen variiert teilweise nach dem jeweiligen Fokus des Zugangs der ausgewählten Studien, wobei sich festhalten lässt, dass die Heterogenität der Mobilitätsgruppen in den unterschiedlichen Lebensphasen, welche neben dem Alter und der damit verbundenen biologischen Komponente häufig auch durch soziokulturelle Aspekte charakterisiert sind, erwartungsgemäß hoch ist. So sind etwa Lebensphasen der Kindheit (häufig definiert als das Alter von 1–12 Jahren) und der frühen (12–14 Jahre) und späten Jugend (15–18 Jahre) durch sehr unterschiedliche Zugänge zu Transportmitteln und Mobilitätsbedürfnisse charakterisiert (Krause u. a. 2005, 10–11).

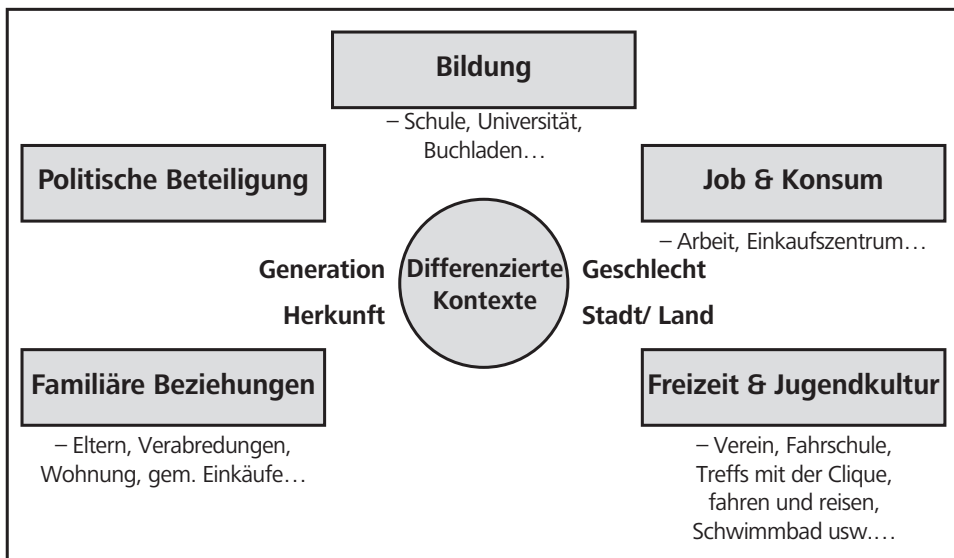
Schubert/Zahl (2002, 13) unterscheiden in diesem Zusammenhang vor allem in Bezug auf das familiäre Gefüge und definieren Präfamilienphase, Familienphase, mittleres Alter ohne Kinder, Postfamilienphase und Ruhestand als zentrale Lebensphasen.

Nach dem Übergang vom Erwerbsleben in die Pension und nach dem Übergang vom Mehrpersonen- zum Einpersonenhaushalt ändern sich einerseits die Wegzwecke, indem frühere Arbeitswege durch Versorgungs- und Freizeitwege ersetzt werden, und andererseits der Zugang zu Transportmitteln, wenn beispielsweise der Partner/ die Partnerin mit Führerschein stirbt (Bell et al. 2010).

Während für Kinder und Jugendliche noch stärker der Transport durch Eltern und Familienmitglieder im Mittelpunkt steht, verändert sich dies im Laufe des Jugend- und Erwachsenenlebens hin zur Entwicklung selbstständiger Mobilitätsformen, welche häufig in Abhängigkeit sowohl vom beruflichen und privaten Alltag als auch von damit in Verbindung stehenden Lebensstilen zu sehen sind.

Die Kontexte, aus denen sich Wegzwecke und Mobilitätsbedürfnisse innerhalb bestimmter Lebensphasen ergeben, sind aus Abbildung 1 ersichtlich.

Abbildung 1: Mobilitätszirkel (Krause u. a. 2005, 11)



2.3 Mobilitätsbedürfnisse

Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse werden beeinflusst durch Lebensstile, die konkrete Mobilitätsorientierung sowie die individuelle und kollektive Verbundenheit mit einer Region bzw. auch durch die Wohnortwahl. Auf einer qualitativen Ebene gilt es vor allem auf die konkreten Anforderungen an den Zugang (*accessibility*), die Nutzbarkeit (*usability*) und das individuelle Erlebnis (*satisfaction*) im Kontext der verwendeten Verkehrsmittel zu verweisen. Unterschiedliche NutzerInnengruppen haben äußerst unterschiedliche Anforderungen, die sich anhand von Bedürfnistypen zusammenfassen lassen. Auch hier gilt es, die Heterogenität innerhalb der genannten Typen hervorzuheben, da die Zusammenfassung von Bedürfnissen in möglichst homogene Gruppen häufig zu einer reduzierten Aussagekraft der Typisierung führt.

Im Kontext gleichberechtigter Mobilität in ländlichen Gegenden stehen in erster Linie die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse in Hinblick auf die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Mittelpunkt.

Um Mobilitätsbedürfnisse zu analysieren und basierend darauf Lösungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Nutzungskontext diskutieren zu können, gilt es, die Wegzwecke der allgemeinen Außer-Haus-Mobilität zu betrachten. Die zu erreichenden Wegziele bzw. die Beweggründe für Außer-Haus-Mobilität stellen einen zentralen Aspekt der Erfassung des ÖPNV-Potenzials dar. Diesbezüglich gilt es, verschiedene Raumtypen (innerstädtisches Zentrum, urbane Wohngebiete, ländliche Gebiete) in Hinblick auf das vor Ort verfügbare Angebot von nutzbaren Transportmitteln und verfügbare Aktivitäten (Arbeits- und Ausbildungsplätze, Konsum, medizinische Versorgung, etc.) zu differenzieren. In Verbindung mit verschiedenen Raumtypen ergibt sich eine Reihe von unterschiedlichen Wegzwecken, die Rückschlüsse auf die

damit verbundenen potenziellen ÖPNV-Nutzungsgruppen zulassen. Gerade im ländlichen Raum stellt eine den tatsächlichen Bedürfnissen der NutzerInnen angepasste Bereitstellung alternativer Transportangebote einen erheblichen Faktor für den tatsächlichen Erfolg dieser Konzepte dar. Die allgemeinen Verkehrszwecke ergeben in Abhängigkeit von soziodemografischen Variablen und Lebensphasen eine breite Palette an Gründen von Außer-Haus-Mobilität. Daraus entstehen unterschiedliche Lebenskontexte, welche folgende Wegzwecke ergeben: Wohnen; Arbeit; dienstliche bzw. geschäftliche Aktivitäten; Bildung bzw. Aus- und Weiterbildung; Einkauf bzw. Versorgung; Freizeit; private Erledigung; Service; Urlaub (Metz 2009, 50).

Unabhängig von der Anzahl der Wegzwecke spielt vor allem der siedlungs- und infrastrukturelle Kontext eine bedeutsame Rolle, da sich dieser sowohl auf den konkreten Zugang zu den Zielen als auch zu den notwendigen Transportmitteln bezieht.

3. Mobilitäts- und Nutzungsbedürfnisse im ÖPNV

3.1 Zugang zu Mobilität – Die Haltestelle und ihr Umfeld

Wie bereits im Rahmen der Diskussion über die Heterogenität der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnengruppen und der damit verbundenen, teils einander entgegengesetzten Mobilitätsbedürfnisse ausgeführt, stellt vor allem die Haltestelle als Zugang zum öffentlichen Verkehr einen zentralen Ansatzpunkt zur Erfassung der Bedarfsgerechtigkeit eines Verkehrssystems dar.

Gerade der öffentliche Personennahverkehr spielt eine zentrale Rolle bei der Sicherstellung der gleichberechtigten Mobilität für alle potenziellen NutzerInnengruppen, vor allem für jene, die keinen Zugang zum motorisierten Individualverkehr haben. Dies trifft in verstärktem Maße auf die ländlichen Gegenden, natürlich nicht nur in Österreich, zu.

Der ÖPNV wird darüber hinaus auch durch gesellschaftliche Veränderungen, allen voran durch den demografischen Wandel, in jenen räumlichen Strukturen ein zentrales Element der Mobilität werden, in welchen siedlungsstrukturelle Entwicklungen der letzten Jahrzehnte eine fast ausschließliche Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr geschaffen und alternative Mobilitätskonzepte notwendig gemacht haben.

In diesem Zusammenhang gilt es, dementsprechend nicht nur die Haltestelle öffentlicher Transportmittel an sich, sondern auch ihre Bedeutung im Raum und das nähere Umfeld zu erfassen. Empirische Untersuchungen sind anzustrengen, um festzustellen, inwieweit Aspekte der Nutzbar- und Zugänglichkeit gewährleistet sind und wodurch, ausgehend von einer möglichst idealen Haltestelle, die ÖPNV-Nutzung gefördert werden kann. Selbstverständlich stellt die Haltestelle lediglich einen Aspekt neben anderen dar, welche das Mobilitätsverhalten allgemein und speziell die Verkehrsmittelwahl determinieren. Es hat sich allerdings gezeigt, dass in diesem Kontext explizite Forschungsaktivitäten noch Mangelware darstellen. Um sowohl die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener VerkehrsteilnehmerInnengruppen als auch die tatsächliche Verfüg- bzw. Nutzbarkeit des Angebots speziell in den ländlichen Gegenden

Österreichs zu diskutieren, werden im Folgenden die Ergebnisse der im November 2013 durchgeführten Feldphase des vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) geförderten Projekts Facts4Stops² präsentiert. Darüber hinaus basieren die hier diskutierten Ergebnisse auf dem ebenfalls vom österreichischen BMVIT und der FFG geförderten Projekt »MobilityEqualizer«³, welches das Potenzial alternativer Transportformen in Verbindung mit unterschiedlichen Lebensstilen und -phasen sowie verschiedenen Raumtypen untersucht hat. Die Anforderungsprofile an Haltestellen des ÖPNV variieren sowohl hinsichtlich technischer als auch nicht-technischer Dimensionen, wie beispielsweise hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung oder der tatsächlichen Raumnutzung, rechtlicher Aspekte (baurechtlich, personenbeförderungsrechtlich), etc. Darüber hinaus sind einander häufig entgegengesetzte Interessen- und Bedürfnislagen zu berücksichtigen (z. B. taktile Leitsysteme für Blinde vs. plane Flächen für motorisch stark beeinträchtigte Personen). Dementsprechend gilt in diesem Zusammenhang der Ansatz der Barrierefreiheit als zentraler Interessenpunkt bei der Betrachtung des öffentlichen Raumes. Fünf zentrale Aspekte, die für eine Typisierung von ÖPNV-Haltestellen aus Sicht der NutzerInnen relevant sind, berücksichtigen den Haltestellentyp (Art des öffentlichen Verkehrsmittels, Lage, Umsteigemöglichkeit, etc.), die Zugänglichkeit, die Ausstattung, die Sicherheit und den subjektiven Eindruck (Architektur, Beleuchtung, Verschmutzung, Beschädigungen, Lärm, Geruch) (VCD 2001, Lohmann/ Rölle 2004). Zur Bewertung der Ausstattung sowohl des unmittelbaren Haltestellenbereichs als auch des nahegelegenen Umfelds gilt es, neben objektiven Kriterien auch subjektive, von den unterschiedlichen NutzerInnengruppen wahrgenommene Bewertungsdimensionen in die Betrachtung mit aufzunehmen.

Um diese Kriterien möglichst ganzheitlich und umfassend zu bewerten sowie der subjektiv-individuellen Ebene und objektiven Aspekten Rechnung zu tragen, wurden im Rahmen der Feldphase des vorgestellten Projekts sowohl NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Salzburg im Rahmen von Fokusgruppendifkussionen aktiv einbezogen als auch Feldbegehungen bzw. teilnehmende teilstrukturierte Beobachtungen an unterschiedlichen Haltestellenbereichen durchgeführt.

3.2 Methodisches Vorgehen – die Sozialraumanalyse

Im Rahmen der Sozialraumanalyse kommen häufig unterschiedliche Methoden zum Einsatz, welche eine möglichst ganzheitliche Betrachtung des Forschungsgegenstands gewährleisten sollen. In erster Linie werden Befragungs- und Beobachtungsmethoden miteinander kombiniert, die qualitativer und quantitativer Natur sein können (Riege 2005). Durch diese Kombination ergeben sich umfassende Möglichkeiten, Räume, die auf unterschiedlichste Weise genutzt werden, anhand von festgelegten Bewertungskriterien zu beschreiben und abhängig vom jeweiligen Forschungsinteresse Anforderungskataloge und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung und Adaptierung des

2 <http://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=845&lang=de&browse=programm> , 10. 7. 2015.

3 <https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=1164&lang=de&browse=programm> , 10. 7. 2015.

jeweiligen Testgebiets zu entwickeln. Die Methode bewegt sich dabei dynamisch entlang des Forschungsfortschritts, wird also im Ablauf und im Austausch mit den eingesetzten Forschungsmethoden und Untersuchungsschritten angepasst und konkretisiert. Die offenen Befragungen bzw. Diskussionen im Rahmen von Fokusgruppendifkussionen dienen dabei auch dazu, eine Basis für die Beobachtungsmethoden zu schaffen bzw. diese durch die Meinung von StakeholderInnen zu ergänzen und zu erweitern. Wichtig ist hierbei die Konkretisierung und Abgrenzung des Untersuchungsraums (zu beobachtende Orte, Personen, erwartbare Interaktionen im Feld, etc.) und des Untersuchungszeitraums (Vormittag, Nachmittag, Abend), um ein möglichst repräsentatives Bild einer bestimmten Haltestelle und ihres Umfelds zeichnen zu können.

3.2.1 Forschungsablauf

Im Rahmen einer einleitenden *State-of-the-Art*-Analyse zur Festlegung des methodischen Vorgehens sowie der zu erhebenden Variablen wurden sowohl der konkrete Ablauf als auch Ziele und Operationalisierungen der zu erfassenden Indikatoren definiert. Auf Grundlage der Forschungsziele wurden sowohl der Leitfaden für die Fokusgruppendifkussionen als auch die Leitfäden für die teilnehmenden Beobachtungen zusammengestellt (Reinprecht u. a. 2008). Im Rahmen der Feldphase wurden zwei Fokusgruppendifkussionen mit NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Salzburg durchgeführt. Die Rekrutierung konzentrierte sich auf regelmäßige NutzerInnen mit einem hohen Maß an Erfahrungswissen für die Beteiligung, um ein möglichst breites Spektrum an qualitativem Datenmaterial zu Erfahrungen, Problemen und Erwartungen in diesem Kontext zu sammeln. Im Zuge von fünf teilnehmenden teilstrukturierten Beobachtungen wurden durch Interaktionen im und mit dem Beobachtungsfeld Informationen hinsichtlich BenutzerInnenfreundlichkeit (*usability*), Zugänglichkeit (*accessibility*), Zufriedenheit, Ausstattung, Informationen bezüglich Fahrplänen, Raumabgrenzung (Bushütte, Haltestellenschild, Verbindung zum Ortskern, etc.) gesammelt, um den vorliegenden Untersuchungsgegenstand (Haltestelle – Verbindung von Haltestelle und Umfeld – Haltestellenumfeld) möglichst ganzheitlich zu erfassen und das dokumentierte Material in Verbindung mit den Ergebnissen der Fokusgruppendifkussionen interpretieren zu können. Ziel der Sozialraumanalyse war es, nach Durchführung obiger Arbeitsschritte Maßnahmenvorschläge ableiten zu können, welche zu einer nachhaltigen Verbesserung der Mobilitätssituation in den ländlichen Räumen Österreichs führen.

3.2.2.1 Feldbegehungen – teilnehmende teilstrukturierte Beobachtung

Die »Differenzierung des Raumes nach Innen« (Riege 2005) bezog sich auf die Analyse eines räumlich und sozial-/interaktionsmäßig klar abgrenzbaren Raums – ausgewählte Haltestellen bzw. die entsprechenden Haltestellenumfelder des öffentlichen Personenverkehrs in Salzburg. Raumangrenzung sowie Raumdefinition für die teilnehmende Beobachtung wurden in erster Linie auf Grundlage von vorhandenem Kartenmaterial und statistischen Daten umgesetzt und boten die Grundlage für die empirische Erfassung der Sozialräume. Durch Beobachtungen an ausgewählten Haltestellen im

Raum Salzburg mit unterschiedlich gestalteter Infrastruktur wurden Interaktionen sowie die Kommunikation im Kontext der vorhandenen Nutzungsräume untersucht. Ziel war es dabei, ein Verständnis für das räumliche Verhalten bzw. vorherrschende Nutzungsmuster vor Ort zu schaffen. Die teilnehmende Beobachtung bot vor allem die Möglichkeit, Nutzungsstrukturen der vorhandenen Infrastruktur zu erheben und vorhandene Symbole (z. B. Graffiti, Verkehrszeichen, getragene Kleidung, Aufkleber, usw.) sowie Texte zu erfassen und im Kartenmaterial zu verorten und zu analysieren. Als konkrete Beobachtungsziele im Rahmen der teilnehmenden Beobachtung und Feldbegehung wurden fünf Haltestellen der Salzburger Landesbahnen (SLB) (Salzburg Hbf, Maria Plainbrücke, Weitwörth-Nußdorf, Oberndorf, Bürmoos) im Großraum Salzburg ausgewählt, welche sowohl die Haltestellensituation im urbanen Bereich als auch im ländlichen Bereich abdeckten. Darüber hinaus wurden nicht nur die Haltestellen an sich und deren konkretes Umfeld erfasst, sondern auch andere Transportmodi und deren Nutzung berücksichtigt, die sich im Untersuchungsfeld (dem in Gehweite gelegenen Umfeld der Haltestelle) befanden. Dementsprechend konnte ein breites Spektrum an Facetten des vorherrschenden Mobilitätsverhaltens abgedeckt werden. Anhand eines Kriterienkatalogs, welcher in erster Linie Orientierungspunkte für die Erfassung enthielt bzw. einen methodischen Rahmen für die Beobachtung, diese aber im Feld nicht begrenzen sollte, wurde die Dokumentation⁴ strukturiert.

3.2.2.2 Fokusgruppendifkussionen

Im Rahmen von zwei Fokusgruppendifkussionen mit 14 TeilnehmerInnen konnten zusätzlich zu den Feldbegehungen qualitative Informationen zu den Bedürfnissen, Problemen, Wünschen und Anforderungen sowohl an den unmittelbaren Haltestellenbereich als auch an das Haltestellenumfeld und deren Verbindung auf Grundlage der Alltagserfahrungen der TeilnehmerInnen gesammelt und Anforderungen abgeleitet werden. Ziel der Fokusgruppeninterviews war es, Daten über Einstellungen, Vorstellungen und damit verknüpfte Verhaltensweisen und Motive bzw. überindividuelle Sachverhalte zu erheben. Dies wurde auf Grundlage eines Leitfadens strukturiert, welcher auf den Forschungszielen basierte. Zentrale Themen im Rahmen der Diskussionen waren dabei, ergänzend zu den Zieldimensionen der Feldbegehungen, NutzerInnenbedürfnisse sowohl in Hinblick auf Haltestellen im öffentlichen Verkehr (z. B. verfügbare und nutzbare Ausstattung) als auch in Bezug auf das Haltestellenumfeld. Darüber hinaus wurden Zugänglichkeit und Bedarfsgerechtigkeit des ÖPNV sowie notwendige und verfügbare Informationen an Haltestellen und im Haltestellenumfeld diskutiert. Das Sampling bzw. die Einteilung der TeilnehmerInnen in die jeweilige Diskussionsrunde berücksichtigte ausschließlich regelmäßige NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel in Salzburg (tägliche oder zumindest mehrmals wöchentliche Nutzung für alltägliche Wegzwecke) sowie eine ausgeglichene Verteilung hinsichtlich Geschlecht

4 Die Beobachtungen wurden durch schriftliche sowie durch Sprachnotizen und Fotografien umfassend dokumentiert.

und Alter; weitere berücksichtigte Eigenschaften waren Wohnort sowie aktuelle berufliche Tätigkeit.

4. Ergebnisse

Aufgrund der Ergebnisse der Feldphase, der Fokusgruppendifkussionen und der teilnehmenden teilstrukturierten Beobachtung konnten Aussagen hinsichtlich Bedarfs-gerechtigkeit des ÖPNV sowie der Gestaltung der Infrastruktur getätigt werden. Diese führten zu einer breiten Palette an Aspekten, welche nicht nur die Bedarfs-gerechtigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern auch die notwendige Ausstattung der dafür zentralen Infrastruktur betreffen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen lassen sich nicht nur Anforderungsprofile hinsichtlich unterschiedlicher NutzerInnengruppen und ihrer Bedürfnisse, sondern darüber hinaus auch konkrete Bedienformen zur Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Räumen ableiten. Die im Folgenden kurz vorgestellten Ergebnisse basieren auf der Datenanalyse der oben beschriebenen Beobachtungen sowie auf der Auswertung der Transkriptionen der beiden Fokusgrup-pendifkussionen und stellen eine Zusammenfassung der Forschungsergebnisse dar. Diese Ergebnisse gilt es, in weiterer Konsequenz zu Maßnahmenvorschlägen weiterzu-entwickeln, welche in Verbindung mit aktuellen gesellschaftlichen sowie siedlungs-strukturellen Entwicklungen zu einer nachhaltigen Verkehrsversorgung, vor allem im ländlichen Bereich, führen sollen.

4.1 Würdevolle Mobilität

Der allgemeine Aspekt der Barrierefreiheit betrifft nicht nur Minderheiten bzw. Bevölkerungsgruppen mit speziellen Bedürfnissen, sondern ist allen ÖPNV-NutzerIn-nen ein Anliegen, teils aus Solidarität, teils aus dem Wissen, dass jede/r in bestimmten Situationen (Reisen mit schwerem Gepäck oder mit Kinderwagen, Verletzungen, oder aufgrund unterschiedlicher Wegzwecke, etc.) auf einen barrierefrei nutzbaren öffent-lichen Raum angewiesen sein kann. Die Bedeutung der Barrierefreiheit auch für Personen, die nicht unmittelbar darauf angewiesen sind, wurde in der Planung des öffentlichen Raums klar unterschätzt, was sowohl die Ergebnisse der Fokusgruppen-diskussionen als auch die Beobachtungen vor Ort unterstreichen. In diesem Zusam-menhang sind unterschiedliche und teilweise divergierende Bedürfnisse und Inter-es-sen verschiedener VerkehrsteilnehmerInnengruppen und Personen mit unterschied-lichen speziellen Bedürfnissen zu beachten. Das Auto ist in diesem Zusammenhang auch deshalb ein beliebtes Verkehrsmittel, weil es, zumindest subjektiv, einen sicheren und privaten Aufenthaltsraum bietet. Der ÖPNV leidet hier unter bestimmten (Vor-) Urteilen: Ausgesetztheit gegenüber der Öffentlichkeit, Unsicherheiten (in Bezug auf aktuelle Abfahrtszeiten, etwaige Verspätungen, etc.), keine Flexibilität, fehlender Schutz vor der Witterung. Bei der teilstrukturierten Beobachtung der Haltestelle Weithwörth-Nußdorf der Salzburger Landesbahnen konnte festgestellt werden, dass allein durch die Höhe der Bahnsteigkante eine Querung des Gleiskörpers für mobilitäts-beeinträchtigte Personen schwer oder gar nicht möglich ist. Allgemein weisen die

Ergebnisse der Sozialraumanalysen auf einen Mangel an abgeschrägten Übergangsflächen vom Bahnsteig zur Hauptfläche der Haltestelle in Verbindung mit den offen liegenden Bahngleisen hin, was zu erheblichen Problemen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. auch für Personen mit Kinderwägen oder Rollstühlen führt. Dementsprechend gilt es, möglichst allen VerkehrsteilnehmerInnengruppen unter Berücksichtigung der jeweiligen physischen Bedürfnisse eine »würdevolle« Mobilität zu ermöglichen. So ist etwa ein Baumaterial von Haltestellen, wie Beton, der die Sicht auf die Straße verhindert, insbesondere für ältere Personen ein Unsicherheitsfaktor. Sie wollen sich mental auf den Einstieg vorbereiten, müssen dazu aber von der Bank aufstehen, um zu sehen, ob der Bus kommt. Hier können Mindeststandards, die die Nutzung der Haltestelle und den geschützten und sicheren Zugang zum Haltestellenumfeld ermöglichen, welche teils bereits im Rahmen bestehender Landesmobilitätskonzepte vorliegen, nachhaltig Abhilfe schaffen (z. B. das Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006–2015) (Snizek u. a. 2006).

4.2 Sicherheit an der Haltestelle und im Umfeld

Sicherheit stellt sowohl in Hinblick auf die objektive Dimension als auch auf die subjektive Dimension, das individuell empfundene Gefühl der Sicherheit, einen zentralen Aspekt für die Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots dar. Sicherheit kann an Haltestellen und deren Umfeld durch barrierefreien Zugang (Überquerungsmöglichkeiten, Schutzwege, klare Wegführung, sichere Bahnübergänge, angepasster Fahrstil der FahrerInnen) gewährleistet werden. Speziell in diesem Zusammenhang spielen die verfügbare Infrastruktur sowie die Ausstattung sowohl der Transportmittel als auch der Haltestellen und deren Umfeld eine zentrale Rolle. Beleuchtung und Überwachung stellen Maßnahmen dar, welche direkte Einflüsse auch auf das subjektive Sicherheitsempfinden haben. So meidet eine der Fokusgruppenteilnehmerinnen eine schlecht beleuchtete Haltestelle, an der sie mit sexueller Belästigung konfrontiert wurde. Eine entsprechende Ausleuchtung von Haltestelle und Umfeld sowie eine Notrufsäule würden diesem Problem ihrer Meinung nach Abhilfe verschaffen. Obwohl der Aspekt der Überwachung, entweder durch Sicherheitspersonal oder durch technologische Lösungen, kritisch betrachtet werden muss, tragen diese Maßnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei, wie auch eine Befragung von Schubert/ Veil (2012) belegt. Subjektive Sicherheit spricht das individuelle Sicherheitsgefühl der NutzerInnen an. Vor allem die TeilnehmerInnen der Fokusgruppendifkussionen untermauern hier die Wichtigkeit der Beleuchtung der Haltestelle und ihrer Zugangswege aus dem Umfeld. Beleuchtet sollte auch der Unterstand sein. Uneinsichtige Bauweisen sind zu vermeiden und unterstreichen die Bedeutung städtebaulicher Maßnahmen und den Einfluss der Raumplanung auf das individuelle Sicherheitsgefühl, welches die tatsächliche Nutzung des öffentlichen Raums determiniert.

Einen Sonderfall im Kontext der Sicherheit im öffentlichen Raum stellt die Erwartungssicherheit dar. Hier besteht keine Bedrohung im eigentlichen Sinn, bei Nicht-Erfüllung hat dieser Aspekt allerdings hohes Stresspotenzial und damit eine geringe NutzerInnenfreundlichkeit zur Folge. Vor allem bestimmte NutzerInnengruppen (Kinder, Jugendliche, ältere VerkehrsteilnehmerInnen) sind auf genaue und zuverlässige

Informationen angewiesen. So sollten Unterstände und Haltestellen freien Blick in Richtung des eintreffenden Verkehrs bieten, um sich auf das Zusteigen vorbereiten zu können. Auch ein Kartenvorverkaufsautomat bietet den Menschen die Möglichkeit, potenziellen Stress bereits an der Haltestelle zu reduzieren.

4.3 *Der ÖPNV als kombiniertes Verkehrsmittel*

Der ÖPNV wird in den meisten Fällen in der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, meist dem Rad oder Fußverkehr, häufig auch in Verbindung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), im Falle von Park&Ride-Anlagen, für den PendlerInnenverkehr genutzt. Deshalb ist es wichtig, für entsprechende Informationsvermittlung über Anschlussmöglichkeiten (andere öffentliche Transportmittel, Radwege, Umgebungsplan) zu sorgen, um damit auf das verfügbare Angebot aufmerksam zu machen. Für den MIV, aber auch für vor allem Fahrrad fahrende ÖPNV-NutzerInnen sind überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe sehr wichtig. Ohne diese Infrastruktur können Zugang und Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. einer spezifischen Haltestelle unmöglich werden. Die SLB-Haltestelle Bürmoos, welche im Rahmen der Sozialraumanalyse untersucht wurde, kann in diesem Zusammenhang als positives Beispiel genannt werden. Durch die Zur-Verfügung-Stellung von überdachten und beleuchteten Rad- und Mopedabstellplätzen, einer Park&Ride-Anlage sowie einer Elektrotankstelle für E-Bikes und E-Autos kann eine Haltestelle im ländlichen Raum zu einem lokalen Zentrum für multimodale Mobilität werden. Hinsichtlich der Sicherheit beim Abstellen des Fahrrads werden sogar Umwege in Kauf genommen, um für eine bessere Verschlussmöglichkeit des Fahrrads zu sorgen. Dementsprechend gilt es, der steigenden Bedeutung der Multimodalität Rechnung zu tragen, was sowohl durch Information als auch durch bereitgestellte Infrastruktur umgesetzt werden muss.

4.4 *Schließung der Lücke: Haltestelle – Umfeld*

Im Rahmen der Untersuchungen im Feld und der einleitenden *State-of-the-Art*-Analyse zeigte sich deutlich, dass neben der räumlichen und infrastrukturellen Verbindung zwischen der Haltestelle und dem siedlungsstrukturellen Umland vor allem die Art und Menge der zur Verfügung stehenden Information einen zentralen Beitrag zur Schließung bestehender Lücken leisten. Das bestehende Defizit an Informationsmöglichkeiten wurde sowohl bei den Beobachtungen als auch im Rahmen der Fokusgruppendifkussionen deutlich. Dieses Defizit bezieht sich dabei nicht nur auf einen Mangel an Informationen an der Haltestelle über das Umland, sondern vielmehr auch auf einen Mangel an Informationen im Umland, welche auf Anschlussmöglichkeiten und Fahrpläne der verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel hinweisen. In diesem Zusammenhang bieten sich unterschiedliche Lösungswege an, welche sowohl an einigen Stationen beobachtet werden konnten als auch im Rahmen der NutzerInnendiskussionen exploriert wurden.

Moderne Kommunikationsformen und Informationssysteme bieten in Verbindung mit stationären Anzeigetafeln und Wegweisesystemen großes Potenzial, um sich von

unterwegs aus über den öffentlichen Verkehr und Ziele im entsprechenden Umland zu informieren.

5. Maßnahmenvorschläge

Die allgemeinen Trends im österreichischen Mobilitätsbereich weisen auf eine Reihe von Entwicklungen hin, mit denen gerade in den ländlichen Räumen in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Diese Veränderungen beziehen sich aktuellen Studien zufolge sowohl auf die Wahrnehmung des Autos als auch auf die Diversifizierung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens, die räumlichen Strukturen (z. B. Siedlungsdichte, Entfernungen zu Nahversorgungsangeboten, etc.) und ihre Auswirkungen und Trends im Bereich alternativer Antriebstechnologien (VCÖ 2013). Um den beschriebenen Mobilitätsbedürfnissen anhand entsprechender Maßnahmen begegnen zu können, gilt es, alle relevanten Dimensionen der Raum- und Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen. Raum- und Siedlungskonzepte und die damit verbundenen mobilitätsrelevanten Infrastrukturen werden hinsichtlich sehr unterschiedlicher Kontexte diskutiert, welche zu entsprechend unterschiedlichen Anforderungen führen.

5.1 Zugang zu alternativen Transportformen

Wie bereits eingangs diskutiert, stellt gerade die Haltestelle als Schnittpunkt multimodaler Mobilität sowie als Zugangspunkt zum Verkehr für alle Bevölkerungsgruppen einen der zentralen Aspekte gleichberechtigter Mobilität dar. Dieser Tatsache kommt verstärkte Bedeutung im ländlichen Raum zu, da hier für längere Distanzen (weiter als drei Kilometer) das Auto das zentrale Fortbewegungsmittel darstellt. Diese Popularität ist allerdings häufig ausschließlich dem Mangel an Alternativen geschuldet, welche auch aus ökonomischen Gründen nicht flächendeckend zur Verfügung gestellt werden können. Betrachtet man die ÖPNV-Haltestelle an sich, ihre Ausgestaltung und ihre Wahrnehmung und Nutzung im Raum, so kann eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen abgeleitet werden, die sich nachhaltig auf die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote auswirken können. Auf Grundlage der gewonnenen Ergebnisse aus den oben präsentierten Sozialraumanalysen lässt sich zeigen, dass sowohl die miteinbezogenen NutzerInnen im Rahmen der Diskussionsgruppen als auch die Feldbegehungen mit teilnehmender Beobachtung an den Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld sehr deutlich aktuelle Problembereiche aufzeigen. Vor allem eine Bewertung des Haltestellenumfelds und der notwendigen Informationen, um diese von der Haltestelle aus auch tatsächlich in Anspruch nehmen und nutzen zu können, lässt sich unterschiedlichen NutzerInnenprofilen zuordnen. In diesem Zusammenhang zeigt sich sehr deutlich, dass eine Differenzierung der Haltestelle/ des Haltestellenumfelds, auf Grundlage der Diskussionen mit den NutzerInnen des ÖPNV in Salzburg und der Feldbegehungen, in erster Linie entlang der Verfügbarkeit von Informationen und der Schließung des bereits angesprochenen Informationsdefizits vorzunehmen ist. Diesbezüglich sind aus Sicht der NutzerInnenbedürfnisse raumbezogene Aspekte bzw. Kategorisierungen nach Haltestellengröße oder räumlicher Verortung (ländlicher, suburbaner oder

städtischer Raum) nicht von primärer Relevanz. In erster Linie gilt es, Mindestbedürfnisse anhand der oben genannten Dimensionen zu definieren und darüber hinaus relevanten Zusatznutzen zu berücksichtigen, welche sich aus potenziellen Nutzungszusammenhängen ergeben.

Während sich die ÖPNV-NutzerInnen als sehr heterogene Gruppe mit einer Vielzahl unterschiedlicher und teilweise in Konflikt stehender Bedürfnisse darstellen, so lassen sich Anforderungsprofile an die Haltestelle/ das Haltestellenumfeld nicht eindeutig jeder dieser Gruppen zuordnen. Es zeigt sich vielmehr, dass Nutzbarkeit und Information als übergeordnete Dimensionen allen VerkehrsteilnehmerInnengruppen und potenziellen NutzerInnengruppen des entsprechenden Angebots im Umfeld zugutekommen. Mindestanforderungen sowohl an die Haltestelle als auch an das Haltestellenumfeld beziehen sich auf die Ausstattung, hier in erster Linie auf die verfügbaren Informationen, die *usability* und *accessibility* der Anlage und der Verbindungswege zum Umfeld. Diese Grundforderungen beziehen sich dementsprechend auf jeden Haltestellentyp und jede räumliche Gegebenheit, unabhängig von der tatsächlichen Ausstattung der Haltestelle. Vor allem AlltagsnutzerInnen (z. B. regelmäßige Versorgungswege, soziale Aktivitäten, Freizeitwege) und PendlerInnen (Ausbildungsfahrten, Berufsverkehr), welche mit bekannten Zielen und regelmäßigen Nutzungszusammenhängen im ÖPNV unterwegs sind, stellen entsprechend hohe Anforderungen an die Genauigkeit und Aktualität der vermittelten Informationen. Diese Ansprüche beziehen sich dabei in erster Linie auf Verfügbarkeit und Pünktlichkeit der Verkehrsmittel, die auf intermodalen Routen (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg) genutzt werden. Informationen zum Angebot im Umfeld beziehungsweise Informationen im Umfeld zu den verfügbaren öffentlichen Verkehrsmitteln, werden erst durch Zusatzinformationen wie bspw. Echtzeitinformationen zum ÖPNV, Öffnungszeiten, oder spezielle und zeitlich begrenzte Angebote in diesem Zusammenhang interessant. Sind die oben beschriebenen Mindestanforderungen erfüllt, werden die allgemeinen Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen bedient.

5.2 Nachhaltige Mobilitätskonzepte

Innovative Mobilitätskonzepte im ÖPNV, welche auf lange Sicht die Mobilitätssicherung in unterschiedlichen Raumtypen, vom urbanen Zentrum bis zum regionalen Siedlungskern bedienen können, müssen neben den infrastrukturellen Grundlagen (z. B. verwendete Fahrzeugflotten, Haltestellenausstattung, etc.) darüber hinaus angebotene Serviceleistungen (z. B. zur Verfügung gestellte Information), die Tarife, zu denen die entsprechenden Services angeboten werden, und Integration in multimodale Mobilitätsmuster berücksichtigen. Während in urbanen Räumen vor allem alternative Antriebsformen und »softe« Transportmittel (Fahrräder, E-Bikes, Gehen, etc.) aufgrund kürzerer Wege an Bedeutung gewinnen, wird die Bedeutung des ÖPNV vor allem im suburbanen und ländlichen Raum aufgrund größerer Distanzen, die mit Fahrrad oder zu Fuß kaum oder nur schwer bewältigbar sind, stark von der Flexibilisierung der Angebote (Anpassung an Mobilitätsbedürfnisse und Nachfrage) abhängig sein (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009). Um den ÖPNV

auch in den Bereichen mit hohem und noch weiter anwachsendem Motorisierungsgrad wettbewerbsfähig zu gestalten, gilt es, sowohl zeitlich als auch räumlich angepasste Services mit dem bestehenden Bedarf zu verbinden. Wie bereits eingangs diskutiert, gibt es hier vor allem in Verbindung mit den verschiedenen Wegzwecken sehr unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und entsprechend heterogene (potenzielle) NutzerInnengruppen. Während bspw. SchülerInnen und PendlerInnen stärker vom Linienbetrieb in der Fläche profitieren, welcher die Ortskerne zur Steigerung der Effizienz meidet, profitieren ältere Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität stärker von Mikro-ÖPNV-Systemen (Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse, Gemeindebusse) (VCÖ 2014), welche konkret an den Bedarf und die Fähigkeiten hinsichtlich Zu- und Abgang angepasst sind. Dementsprechend bieten verschiedene Mobilitätskonzepte jeweils Vor- und Nachteile, nicht nur in Hinblick auf die NutzerInnensicht, sondern darüber hinaus auch in Bezug auf die verantwortlichen StakeholderInnen. Bspw. stellen ÖPNV-Systeme ohne Fahrplanbindung, welche ausschließlich nach Bedarf geführt werden, einen erheblichen finanziellen und planerischen Aufwand dar, wobei dies auch entsprechend häufig Hand in Hand mit einer geringen Flächenabdeckung der jeweiligen Services geht.

5.2.1 Flexible Bedienungsformen im ÖPNV

Laut »Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV« (2009) des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bietet vor allem der Busverkehr die höchste Flexibilität, wobei die unterschiedlichen Angebotsformen je nach Flexibilisierungsgrad entweder die Flächendeckung oder die individuellen Fahrtenwünsche priorisieren. Unter flexiblen Angebotsformen werden folgende Verkehrsmittel verstanden: Der L-Bus verkehrt auf fester Linie, von Haltestelle zu Haltestelle, wird jedoch nur bedient, wenn eine Anmeldung stattfindet, also im Bedarfsfall. Der R-Bus fährt fahrplanmäßig auf einer Grundroute, bedient jedoch auch, im Falle einer Anmeldung, Bedarfshaltestellen. Das R-Ast ist fahrplangebunden, bedarfsabhängig und verkehrt von Bedarfshaltestelle oder fixierten Haltestellen zur Haustür. Der F-Bus deckt im Bedarfsfall eine Fahrt im Flächenbetrieb von der Haustür zu einem Wunschziel, wie auch der RF-Bus, welcher jedoch an der Haltestelle hält (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, 29–34). Diese Bedienformen unterscheiden sich dabei in erster Linie dahingehend, ob an vorgegebenen Haltestellen, wie im Linienverkehr üblich gehalten wird, oder ob von Haustür zu Haustür gefahren wird. Diese flexiblen Bedienformen im ÖPNV können entsprechend je nach Siedlungsdichte nur beschränkt eingesetzt werden. Allgemein werden gerade bei Informationen, nicht nur über das jeweilige Angebot, sondern auch im allgemeinen Marketing wichtige Faktoren für den Erfolg flexibler Bedienformen gesehen (Steinrück/ Küpper 2010, 58). Darüber hinaus scheint die Kombination flexibler Transportformen mit bereits bestehenden Linienangeboten der Bahn- und Busnetze ein erfolgversprechendes Konzept besonders in Siedlungen mit geringer Dichte und entsprechend niedrigerer Nachfrage zu sein. Gerade in Hinblick auf die strukturellen Veränderungen der Bevölkerung in Österreich wird die Nachfrage nach bedarfsgesteuerten Konzepten vor allem für ältere

Personen, Jugendliche und in der Mobilität eingeschränkte Personen, die keinen unmittelbaren Zugang zum traditionellen ÖPNV haben, deutlich steigen. In Fällen, in denen die Nachfrage zu gering oder der Erfolg fraglich sind, kann die Motivation zur Selbstorganisation ein nicht zu unterschätzendes Potenzial darstellen. BürgerInnen treten in Eigenverantwortung bzw. durch vergleichbar geringe planerische und finanzielle Unterstützung für die Mobilitätssicherung in der Fläche ein, indem sie etwa Nachbarschaftshilfe organisieren, Fahrgemeinschaften bilden oder Mitfahrgelegenheiten schaffen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, 101).

5.2.2 Individuelle und kollektive Alternativkonzepte

Als Alternative zu einer allgemeinen Flexibilisierung des Angebots im ÖPNV bietet sich eine Reihe von individuellen und kollektiv organisierten und erprobten Mobilitätskonzepten an. In diesem Zusammenhang werden in erster Linie informelle Strukturen genutzt, welche verstärkt durch webbasierte Kommunikations- und Informationsplattformen und *Communities* organisiert werden. Während diese Services mit einem bedeutend geringeren finanziellen Aufwand für die öffentliche Hand verbunden sind, müssen diese dennoch in die Planung der Mobilitätsversorgungskonzepte integriert und entsprechend öffentlich gefördert werden. Während diese Angebote zeitlich und räumlich sehr flexibel sind und damit vor allem den Bedürfnissen teils marginalisierter Mobilitätsgruppen (ältere Personen, Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, etc.) entgegenkommen, basieren sie in erster Linie auf dem bestehenden PKW-Bestand. In diesem Zusammenhang werden vor allem in regional eingeschränkten Gebieten Angebote auf Grundlage von Elektromotoren mittelfristig an Bedeutung gewinnen. Weiters können innovative Plattformen (Mitfahrgemeinschaften, Bike-Sharing, Ticket-Sharing) nicht nur im beschränkten regionalen Kontext, sondern auch für PendlerInnen im überregionalen Raum das Potenzial haben, Mängel sowohl im ÖPNV als auch im MIV zu beheben.

6. Fazit

Abschließend lässt sich sagen, dass, während auf die Vielschichtigkeit der Interessenlagen unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen häufig hingewiesen wird, immer noch erheblicher Forschungsbedarf bezüglich einer bedarfsgerechten und gleichberechtigten Mobilität in Österreich besteht. Besonders der ländliche Raum wird in Zukunft, nicht zuletzt aufgrund der gewachsenen Siedlungsstrukturen, den Fokus der Raum- und Mobilitätsplanung in Anspruch nehmen. Soziodemografische Entwicklungen erhöhen in diesem Kontext den Bedarf an nachhaltigen Konzepten noch mehr. Ohne Zugang zu Transportmitteln abseits des Autos sind vor allem die jüngeren und älteren Bevölkerungsgruppen in ihrer Mobilität teils stark eingeschränkt. In Hinblick auf bestehende Mobilitätsbedürfnisse gilt es, die verfügbare technische und soziale Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen und Maßnahmen abzuleiten, welche sowohl wirtschaftlich, ökologisch als auch gesellschaftlich nachhaltig sind. In diesem Zusammenhang spielen bei der Abschätzung des Potenzials verschiedener Konzepte vor allem

die gewachsenen Raum- und Siedlungsstrukturen sowie das individuelle Mobilitätsverhalten eine bedeutende Rolle. Während das KFZ vor allem in den zentralen Räumen sein Hoch als bedeutsamstes Transportmittel der ÖsterreicherInnen erreicht hat, wird der Motorisierungsgrad gerade in den ländlichen Gebieten dennoch ansteigen. Die Autoverfügbarkeit hat in den letzten Jahren allgemein in Österreich zugenommen und bewegt sich bereits jetzt auf einem hohen Niveau, was auch auf die steigenden Anteile der weiblichen FührerscheinsbesitzerInnen, vor allem in der Altersgruppe der über 65-Jährigen, zurückzuführen ist. Nachhaltige Mobilitätskonzepte, welche neben einer Verringerung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr auch auf eine Verbesserung des ÖPNV auf Entwicklungs- und Hauptverkehrsachsen abzielen, müssen entsprechend auf die jeweilige Raumstruktur und die damit in Verbindung stehenden Mobilitätsbedürfnisse Rücksicht nehmen. Hinsichtlich nachhaltiger Maßnahmenvorschläge und Mobilitätskonzepte spielt vor allem die Versorgungsfunktion der unterschiedlichen Raumtypen eine bedeutende Rolle. Wie zu erwarten, stellen vor allem die Orte höherer Zentralitätsstufen das höchste Niveau an Arbeitsplätzen, wirtschaftlichen Leistungen und gewerblichen Einrichtungen dar, wobei hier lediglich leichte Unterschiede im österreichischen Bundesländervergleich festzustellen sind (Giffinger u. a. 2004, 26–27). Mit der steigenden Forderung nach räumlich und zeitlich dynamischen Mobilitätslösungen abseits vom PKW gilt es, vor allem die Räume mit niedrigerer Zentralitätsstufe in den Fokus zu stellen. Die Anbindung an Raumtypen mit einem hohen Versorgungsgrad in Hinblick auf das breite Spektrum an täglichen Bedürfnissen spielt entsprechend in der Fläche eine bedeutende Rolle (Segert 2009, 14).

Literatur

- Bell, Daniel et al. (2010) *Scenarios of the Future Mobility of Elderly People. Life Transition Points and their Impact on Everyday Mobility of Elderly People; Future Mobility Developments and Necessary Support Measures with Special Regard to Retirement and Loss of Partner*. Final project report, ERA NET TRANSPORT, ENT14 Keep Moving, financed by the Austrian Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology. Vienna.
- Bell, Daniel et al. (2013) *Mobility Patterns in the Ageing Populations*. Work package 2 summary report. CONSOL project, CONCERNS and SOLUTIONS – Road Safety in the Ageing Societies (MOVE/C4/SUB/2010-125/SI2.601704/CONSOL). Vienna.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2009) *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen*. Bonn.
- Chakwizira, James (2009) *Social Dimensions and the Impact of Sustainable Transport and Mobility on Social Development*. The Sustainable Transport & Mobility Handbook, South Africa, Vol. 1 (The Essential Guide), 116–123, verfügbar unter: http://researchspace.csir.co.za/dspace/bitstream/10204/3965/1/Chikwizira_2009.pdf, 9. 6. 2015.
- Dangschat, Jens/ Mayr, René (2012) *Der Milieu-Ansatz in der Mobilitätsforschung*. Ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt Mobility2Know 4 ways2go, gefördert im Rahmen der bm:vit-Ausschreibung ways2go, 2. Welle, verfügbar unter: <http://www.isra.tuwien.ac.at/mobility2know/>, 9. 6. 2015.
- Giffinger, Rudolf u. a. (2004) *Zentrale Orte: ein zukunftsweisendes Konzept für das Stadtsystem in Österreich?* In: Forum Raumplanung, Nr. 2, 22–32.
- Haustein, Sonja/ Siren, Anu (2015) *Older People's Mobility: Segments, Factors, Trends*. In: Transport Reviews, Nr. 4, 1–22.

- Krause, Juliane u. a. (2005) *Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht*. FE. 77.465/ 2002. Schlussbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Braunschweig.
- Lohmann, Günter/ Rölle, Daniel (2004) *Subjektive Sicherheit der Fahrgäste im ÖPNV. Eine Fahrgastbefragung in Mannheim zur Bestimmung des subjektiven Sicherheitsgefühls an der Haltestelle Hauptbahnhof*. Bericht im Rahmen des vom Bundesforschungsministerium geförderten Forschungsvorhabens »Subjektives Sicherheitsempfinden im Personenverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen (SuSi-PLUS)«. Schriftenreihe SuSi-PLUS Baustein 2: Bericht. Darmstadt.
- Metz, Daniel (2000) *Mobility of Older People and their Quality of Life*. In: Transport Policy, Nr. 2, 149–152.
- Metz, Stephanie (2009) *Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner einer ausgewählten Region des Waldviertels*. In: Österreichisches Verkehrsjournal, Nr. 5, 44–69.
- Oxley, Jennifer/ Whelan, Michelle (2008) *It Cannot Be All About Safety: The Benefits of Prolonged Mobility*. In: Traffic Injury Prevention, Nr. 4, 367–378.
- Reinprecht, Christoph u. a. (2008) *Soziale Dynamik im Stadtraum. Sozialraumanalysen in 8 Wiener Wohnvierteln*. Studie im Auftrag des Magistrats Wien – MA 18. Wien.
- Riege, Marlo (2005) *Zur Analyse sozialer Räume: ein interdisziplinärer Integrationsversuch – Analysis of Social Spaces: an Interdisciplinary Attempt at Integration*, verfügbar unter: <http://www.gesis.org/sowiport/search/id/iz-so-lis-90343349>, 16. 10. 2012.
- Snizek, Sepp u. a. (2006) *Mobilität mit Qualität. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006–2015*. Land Salzburg, Fachabteilung 6/7 Verkehrsplanung. Salzburg.
- Scheiner, Joachim (2005) *Lebensstile und Lebenslage: Sind Lebensstile »eigensinnig« oder strukturell abhängig? Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. Raum und Mobilität*. Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 12. April 2005, verfügbar unter: http://www.vpl.tudortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Arbeitspapiere/AP12_von_Joachim_Scheiner.pdf, 9. 6. 2015.
- Schubert, Stephanie/ Zahl, Bente (2002) *Neue Nahverkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald. Ergebnisse der Intensivinterviews mit Bewohnern und Bewohnerinnen der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach und Waldshut* (AP 201). 1. Zwischenbericht, verfügbar unter: <http://www.iso.de/ftp/NahviS-Zwber.pdf>, 9. 6. 2015.
- Schubert, Herbert/ Veil, Katia (2012) *Kriminalprävention im Sozialraum*. In: sozialraum.de (4), Ausgabe Nr. 1, verfügbar unter: <http://www.sozialraum.de/kriminalpraevention-im-sozialraum.php>, 9. 6. 2015.
- Segert, Astrid (2009) *Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen*. In: Ländlicher Raum, Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Nr. 11.
- Steinrück, Barbara/ Küpper, Patrick (2010) *Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV*. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie, Institut für Ländliche Räume, Nr. 2. Braunschweig.
- Suen, S. Ling/ Sen, Lalitia (2004) *Mobility Options for Seniors*. Paper presented at the Transportation in an Ageing Society: A Decade of Experience. Washington, D. C., verfügbar unter: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/reports/cp_27.pdf, 9. 6. 2015.
- VCD (Verkehrsclub Deutschland) (2011) *Zahlen und Visionen. Ergebnisse und Ideen aus einem Haltestellentest des VCD im VVS-Gebiet Stuttgart*. Verkehrsclub Deutschland VCD e. V., Kreisverband Stuttgart, Arbeitskreis ÖPNV. Stuttgart.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (2013) *Mobilität und Transport 2025+*. Schriftenreihe »Mobilität mit Zukunft«. Verkehrsclub Österreich. Wien.
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (2014) *Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern*. Factsheet: 2014-2, verfügbar unter: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/mikro-oev-kann-mobilitaet-in-gemeinden-deutlich-verbessern>, 9. 7. 2015.

Internetadressen

Projekt Facts4Stops, verfügbar unter:

[https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.
php?id=845&lang=de&browse=programm](https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=845&lang=de&browse=programm),
10. 7. 2015.

Projekt MobilityEqualizer, verfügbar unter:

[https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.
php?id=1164&lang=de&browse=programm](https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=1164&lang=de&browse=programm) ,
10. 7. 2015.

Kontakt:

daniel.bell@factum.at

elke.sumper@factum.at